



für Menschen
mit Handicap

Procap Bauen Frobürgstrasse 4 Postfach 4601 Olten
bauen@procap.ch www.procap-bauen.ch Tel 062 206 88 50

Bundesamt für Strassen
ASTRA
Herr Direktor Dieterle
VERVE
3003 Bern

Kontakt Bernard Stofer
Funktion Ressortleiter Bauen Wohnen Verkehr
Telefon 062/ 206 88 50
E-Mail bernard.stofer@procap.ch
Datum 30. Mai 2011

Stellungnahme Procap Schweiz zur Anhörung neue Verordnungen betreffend Verkehrsregeln und Signalisation

Sehr geehrter Herr Direktor

Besten Dank für Ihre Einladung zur Vernehmlassung und zur Verlängerung der Eingabefrist bis Ende Mai 2011. Wir nehmen die Gelegenheit gerne wahr, die Anliegen unserer Mitglieder und der Menschen mit Behinderung generell zu vertreten.

Procap Schweiz ist der grösste gesamtschweizerische Selbsthilfe- und Mitgliederverband von und für Menschen mit Behinderung. Procap hat eine basisnahe Struktur mit einem flächendeckenden Angebot und zählt heute über 20'000 Mitglieder in rund 45 lokalen Sektionen. Procap bietet ihren Mitgliedern spezialisierte Beratungsdienstleistungen in den Bereichen Sozialversicherungsrecht, Bauen, Wohnen und Reisen an. Zudem erschliesst Procap mit ihren Aktivitäten Menschen mit Behinderung den Zugang zu Sport, Freizeit, Kultur und Gesellschaft

Wir danken Ihnen für die sorgfältige und wohlwollende Prüfung unserer Anliegen und stehen Ihnen für Rückfragen und ergänzende Unterlagen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüessen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "B. Stofer".

Bernard Stofer, Architekt ETH/SIA
Ressortleiter Bauen Wohnen Verkehr von Procap Schweiz

Antrag 1

Wir unterstützen sämtliche Anträge der Schweizerischen Fachstelle für behindertengerechtes Bauen und schliessen uns auch deren Begründung an.

Antrag 2

Absatz 1 des Artikels 65, Parkieren mit der «Parkkarte für behinderte Personen» Strassenbenützungsverordnung StBV ist wie folgt abzuändern:

¹ Gehbehinderte Personen sowie Personen, die sie transportieren, dürfen auf Behindertenparkplätzen parkieren und an anderen Stellen die folgenden Parkierungserleichterungen in Anspruch nehmen:

- a. an Stellen, die mit einem Parkverbot signalisiert oder markiert sind: höchstens **vierundzwanzig** Stunden parkieren;
- b. auf Parkierungsflächen: **ohne zeitliche Begrenzung** über die erlaubte Parkzeit hinaus parkieren;
- c. in Begegnungszonen und, wenn ausnahmsweise das Befahren der Zone gestattet ist, in Fussgängerzonen: auch ausserhalb der als Parkierungsflächen gekennzeichneten Stellen höchstens **vierundzwanzig** Stunden parkieren.

Begründung

A) Vorgeschichte

Bereits bei der Vernehmlassung zur Revision der VRV in den Jahren 2004/2005 hatte Procap beantragt, dass deutlich längere Parkierungszeiten als vorgesehen erlaubt sein müssten. Leider mit wenig Erfolg, auf den Parkierungsflächen sind seither, statt den ursprünglich vier, jetzt lediglich sechs zusätzliche Parkierungsstunden erlaubt.

Vor den 2006 in Kraft getretenen Bestimmungen gab es keine schweizweit einheitliche Praxis. Zwar existierten seit längerem die inhaltlich vergleichbaren Bestimmungen der IKST, diese waren jedoch nicht in allen Kantonen und Gemeinden verbindlich. Namentlich in der Stadt Zürich galten deutlich weitergehende Bestimmungen zu Gunsten der Menschen mit Behinderung (siehe auch Beilage). Zudem wurden – wie wir aus zahlreichen Rückmeldungen aus verschiedenen Kantonen vernahmen – von den Polizeibehörden vielerorts beim Überschreiten der Parkzeiten kaum Bussen verhängt, da offenbar ein Spielraum bestand, die Regelungen grosszügig zugunsten der Menschen mit Behinderung auszulegen.

Im Jahre 2006 wurde mit der Aufnahme ins Regelwerk der VRV die heute noch geltende (und auch weiterhin vorgesehene) einschränkende Regelung für die ganze Schweiz verbindlich. Seitdem hat sich unsere schon 2005 geäusserte Befürchtung bewahrheitet: Wie wir aus zahlreichen Rückmeldungen aus verschiedenen Kantonen feststellen mussten, hat sich - offenbar auf der Grundlage des Gewichtes der allgemeinverbindlichen Bundesverordnung - die Praxis der Bussenerteilung massiv verschärft. Damit hat sich seit der Aufnahme der „Parkierungserleichterungen“ in die VRV die Situation für Menschen mit Behinderung deutlich verschlechtert.

Vor diesem Hintergrund hat, auf Initiative von behinderten Menschen und ihren Organisationen der Kanton Zürich eine Standesinitiative im Bundesparlament eingereicht, die zum Ziel hat, die entsprechenden Bestimmungen „so zu ergänzen und konkretisieren, dass Parkierungsvorschriften Menschen mit Mobilitätsbehinderung nicht benachteiligen“.

Diese Standesinitiative wurde vor kurzem von den Verkehrskommissionen beider Räte deutlich angenommen, sodass der Weg jetzt frei ist für eine nicht diskriminierende Regelung im Sinne unseres Antrages.

B) Notwendigkeit des Nachteilsausgleichs (inhaltliche Begründung)

Für viele Menschen mit Behinderung ist die Mobilität mit dem Auto ein entscheidender Faktor, um sich selbständig in der Gesellschaft bewegen zu können, sie ist somit - im Sinne des Gesetzgebers - entsprechend zu unterstützen. Zu bemerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass gemäss Art.5 Abs.2 BehiG *angemessene Massnahmen zum Ausgleich von Benachteiligungen von Behinderten* keine Ungleichbehandlung gemäss Art. 8 Ab.1 der Bundesverfassung darstellen.

Menschen mit Gehbehinderung müssen - gerade auch im Bereiche des ruhenden Verkehrs - eine ganze Reihe von Schwierigkeiten überwinden:

- Sie sind wegen ihren körperlichen Einschränkungen weniger frei in der Einteilung ihres Tagesablaufes und können sich nur begrenzt die günstigen Parkierungszeiten mit genügend freien Parkplätzen aussuchen. Das bedeutet, dass sie sehr häufig an ihren Zielorten keine freien Langzeitparkplätze antreffen und auf Kurzzeitparkplätze ausweichen oder ihr Fahrzeug in Parkverbotszonen abstellen müssen.
- Als PendlerInnen, die den ganzen Tag an ihrem Arbeitsplatz oder an ihrer Ausbildungsstätte verbringen, sind sie auf Langzeitparkierungsmöglichkeiten in der Nähe ihres Zielortes angewiesen. Die Nähe ist dabei eng zu verstehen, denn gemäss den „Richtlinien Parkierungserleichterungen gehbehinderte Personen“ der IKST vom 30.09.2005 werden Parkkarten nur an Personen erteilt, die mit ärztlichem Attest eine *erhebliche* Gehbehinderung belegen können. Laut Definition in dieser Richtlinie äussert sich eine erhebliche Gehbehinderung darin, „*dass der gehbehinderten Person dauernd oder vorübergehend während mindestens 6 Monaten eine Fortbewegung zu Fuss nur bis ca. 200 m oder mit Hilfe einer Begleitperson bzw. mit besonderen Hilfsmitteln möglich ist*“.
- Sie benötigen auch in der Freizeit in erhöhtem Masse Langzeitparkierungsmöglichkeiten, weil sie darauf angewiesen sind, verschiedene Tätigkeiten (z.B. Arztbesuche, Einkäufe, Restaurantbesuche, Besuche von Veranstaltungen, Besuche bei Verwandten und Bekannten, etc.) zu kombinieren.
- Sie können nur in vermindertem Masse auf den Öffentlichen Verkehr umsteigen und haben auch nur sehr beschränkte Möglichkeiten, sich als LangsamverkehrsteilnehmerInnen zu bewegen („zu Fuss“, mit dem Fahrrad).
- Sie sind stärker als andere an einzelne, ausgewählte Örtlichkeiten gebunden, weil immer noch eine grosse Zahl von Dienstleistungsbetrieben nicht hindernisfrei zugänglich ist.
- Gerade bei schlechtem Wetter ist die unmittelbare Nähe der Parkierungsmöglichkeit zum Zielort von grösster Wichtigkeit.
- Jedes Ein- und Aussteigen aus dem Auto, mit den damit verbundenen Transfers vom und zum Rollstuhl, ist trotz allen Hilfseinrichtungen anstrengend, ermüdend und zeitraubend. Das bedeutet, dass das häufige Umparkieren, welches für FussgängerInnen lediglich lästig ist, für RollstuhlfahrerInnen meistens unzumutbar oder sogar schlicht unmöglich ist.

C) Heutige Regelung widerspricht Integrationszielen

Die laufenden Revisionen des Bundesgesetzes über die Invalidenversicherung IVG haben als vordringliches Ziel, Menschen mit Behinderung in den Arbeitsmarkt zu integrieren (Stichwort: Eingliederung vor Rente). Damit dies auch für gehbehinderte Menschen möglich ist, brauchen diese, wie bereits in Punkt B beschrieben, grosszügige Regelungen als Nachteilsausgleich. Für viele von ihnen ist der Privatwagen ein unverzichtbares Hilfsmittel, welches in ihrem Arbeitsalltag aber nur seinen Nutzen entfalten kann, wenn es ohne wesentliche Einschränkung eingesetzt werden kann.

Falls die Regelungen über die Parkierungserleichterungen weiterhin so restriktiv bleiben wie bis anhin, widersprechen sie damit der Zielsetzung der IVG-Revisionen.

D) Notwendige Ergänzung zu den Behindertenparkplätzen

Die VSS-Norm SN 640 281 definiert generell, die Norm SIA 500 für Bauten und Anlagen und die VAböV für Haltepunkte des öffentlichen Verkehrs die Ausgestaltung der erforderlichen Behindertenparkplätze. Dieses Grundangebot an Behindertenparkplätzen, die für gehbehinderte Personen reserviert sind, soll sicherstellen, dass an zentralen neuralgischen Stellen wie Parkierungsanlagen, Parkhäusern, Bahnhöfen, etc. ein einigermaßen genügendes Angebot an Parkplätzen für gehbehinderte Personen angeboten wird.

Die unter Punkt B beschriebene Erfordernis nach einer Feinverteilung von Parkierungsmöglichkeiten für gehbehinderte Personen im gesamten Siedlungsbereich kann aber bei weitem nicht mit diesen Behindertenparkplätzen aufgefangen werden. Es leuchtet ohne Weiteres ein, dass es beim zunehmenden Nutzungsdruck im öffentlichen Raum niemals auch nur annähernd möglich sein wird, flächendeckend alle 400 m (2 x 200 m Gehdistanz von behinderten Personen) einen Behindertenparkplatz im öffentlichen Raum anzubieten.

Behindertenparkplätze und Parkierungserleichterungen bilden ein Gesamtpaket, welches auch in Zukunft nur funktionieren kann, wenn beide Teile ihrer jeweiligen Aufgabe gerecht werden: Behindertenparkplätze für die gesicherte Reservierung von geeigneten Behindertenparkplätzen an neuralgischen Standorten, Parkierungserleichterungen für Ersatzangebote im gesamten übrigen Siedlungsraum. Mit der zunehmenden Tendenz, die Zentren vom Verkehr zu entlasten und Begegnungs- und Fussgängerzonen mit möglichst wenigen Parkplätzen zu errichten, wird die Wichtigkeit der Parkierungserleichterungen sogar noch zunehmen.

E) Umsetzbarkeit des Antrags

Die Befürchtung, dass wegen einer grosszügigeren Regelung für Menschen mit Behinderungen nennenswerte Verkehrsprobleme durch parkierte Autos entstehen könnten, ist unbegründet. Dies allein schon wegen den einschränkenden Bedingungen für die Ausstellung der Parkkarte, die es nur wenigen Personen erlaubt, eine solche zu besitzen. Die von diesen Personen verursachten Störungen stehen in keinem Verhältnis zu den Verkehrsbeeinträchtigungen durch Anlieferungen, Warentransporte, Falschparkierer und dem fahrenden und ruhenden Verkehr bei Umbauten.

Unser Antrag entspricht inhaltlich der Regelung, die jahrelang in der Stadt Zürich galt (siehe auch Beilage „Spezialbewilligungen für gehbehinderte Fahrzeugführende“, welche wir im 2005 von der Website der Stadt Zürich heruntergeladen haben). Dass ausgerechnet in der Schweizer Metropole diese Regelung während Jahren erfolgreich umgesetzt werden konnte, beweist deren Praxistauglichkeit. Wenn sie im grössten Ballungszentrum der Schweiz mit seiner hochkomplexen Verkehrsproblematik umsetzbar ist, ist nicht einzusehen, weshalb dies in der übrigen Schweiz nicht machbar sein sollte.

Antrag 3

Absatz 4 des Artikels 65, Parkieren mit der «Parkkarte für behinderte Personen» Strassenbenützungsverordnung StBV ist wie folgt abzuändern:

⁴ Beim Parkieren nach Absatz 1 ist die «Parkkarte für behinderte Personen» nach Anhang 2 Ziffer 3 gut sichtbar hinter der Frontscheibe des Fahrzeugs anzubringen.
~~**Werden Parkierungserleichterungen beansprucht, so ist zusätzlich eine Parkscheibe nach Anhang 2 Ziffer 1 anzubringen.**~~

Begründung

Der zweite Satz ist aus folgenden Gründen ersatzlos zu streichen:

Zahlreiche Selbstfahrende mit Mobilitätsbehinderung leben mit stark beeinträchtigter manuellen Fähigkeiten, insbesondere die von Tetraplegie, Poliomyelitis, Multipler Sklerose oder Rheuma Betroffenen. Ihnen kann das exakte Zeiteinstellen aus behinderungsbedingten Gründen nicht zugemutet werden.

Zudem macht mit den von uns beantragten Verlängerungen der Parkierungszeiten das Anbringen der Parkscheibe ohnehin nur noch wenig Sinn.

Olten, 24. Mai 2011



Bernard Stofer
Ressortleiter Bauen Wohnen Verkehr von Procap Schweiz

Beilage
Spezialbewilligungen für gehbehinderte Fahrzeugführende (Stadt Zürich 2005)